

IX Jornadas de sociología de la UNLP

Mesa 17: “Desigualdades, estructura y movilidad social en la Argentina contemporánea”

¿Desigualdad en el acceso al espacio del estuario?: el Directorio del Consorcio General del Puerto de Bahía Blanca

Mg. María Jimena Irisarri (UNS) mjirisa@criba.edu.ar

Dr. María Belén Noceti (UNS-CONICET) mbnocet@uns.edu.ar

Ing. Daniel Carbone (UNS) daniel.carbone@uns.edu.ar

En el marco del proceso de descentralización en la primera etapa de Reforma del Estado¹, el 3 de junio de 1992 mediante la Ley N° 24.093, se transfieren puertos² propiedad del Estado nacional Argentino a las provincias. Previo al traspaso, la normativa estipula que se deben constituir sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales³ para manejar cada uno esos espacios.

Según lo determinado, el 1° de septiembre de 1993, la provincia de Buenos Aires, por medio de la Ley N° 11.414, crea el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (en

¹ La reforma del Estado se inicia en la gran mayoría de los países latinoamericanos hacia fines de los años 80, y reconoce dos etapas claramente diferenciadas. La primera fase, consiste en la reducción del aparato estatal mediante la transferencia a terceros (empresarios privados, las ONGs, gobiernos subnacionales, proveedores) de las responsabilidades de producir determinados bienes y servicios, tanto para los usuarios de la sociedad como del propio Estado. Además de la privatización, descentralización y tercerización, que son sus principales instrumentos, esa etapa también incluye la desregulación de numerosas actividades económicas (controles de precios, intervenciones equilibradoras en los mercados, mecanismos de promoción). Daniel García Delgado, *Estado-nación y globalización. Fortalezas y debilidades en el umbral del tercer milenio*, Buenos Aires, Ariel, 1998, p. 45.

² En este traspaso están incluidos los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe.

³ El artículo 3 del Código Civil clasifica a las personas jurídicas en privadas o públicas, enumerando entre estas últimas al Estado Nacional, las Provincias y los Municipios, las entidades autárquicas y la Iglesia Católica. Los entes públicos no estatales, en cuya creación ha participado o no el Estado, son integrados por particulares que ejercen algún tipo de función pública.

adelante CGPBB)⁴, para administrar y explotar los ámbitos acuáticos y la extensión terrestre de ambas márgenes del estuario⁵ de Bahía Blanca, a excepción de los correspondientes al dominio de Puerto Rosales (provincial) y al puerto militar de Punta Alta (nacional)

El CGPBB tiene plena capacidad legal para tomar todas las determinaciones en su ámbito de actuación (admisión, tarifas, concesiones, permisos, locaciones, fiscalización, control, etc.)⁶, de conformidad con las disposiciones del Código Civil.

De acuerdo al artículo 12 de la Ley 24.093, los consorcios deben estar representados por todos los interesados en el quehacer portuario, “comprendiendo a los operadores, prestadores de servicios, productores usuarios, trabajadores y **demás vinculados a la actividad**” (lo destacado en negrita nos pertenece), como así también, las provincias y municipios en cuyo ejido se emplace el puerto. El órgano máximo del CGPBB es el Directorio, que toma todas las decisiones. Una vez en poder de la provincia, en el artículo 16 del anexo a la Ley N° 11.414, se estipula que esté conformado por nueve miembros⁷, con criterios de selección que no se explicitaron.

⁴El artículo 2 del anexo a la Ley N° 24.093 establece que el ámbito de actuación del consorcio comprende: a) la zona portuaria de Bahía Blanca que la Nación transfiera en dominio a la provincia de Buenos Aires en cumplimiento del artículo 12 de la Ley 21.093 que tendrá la condición de bien del dominio público provincial, según lo establecido en el inciso 2 del artículo 2340 del Código Civil y los ámbitos acuáticos lindantes, hasta el límite de los correspondientes a Puerto Rosales y al Puerto Militar existente en la ría de Bahía Blanca, en los términos del artículo 2 de la Ley 24.093; y b) toda la extensión de ambas márgenes de la ría de Bahía Blanca, provincia de Buenos Aires, con excepción de los ámbitos acuáticos y terrestres, ya sean naturales o artificiales que correspondan al dominio del puerto provincial de Puerto Rosales y al puerto militar o sectores portuarios de uso militar ubicados en la ría. La Ría de Bahía Blanca comprende el espacio geográfico determinado por la línea imaginaria que va desde Punta PehuenCó al Noreste, a Punta Laberinto al Sur Oeste, siguiendo el arrumbamiento general de la isobara de 10 m y las líneas de ribera de ambas márgenes hasta su finalización. Punta Laberinto "El Chara" latitud 39 26' 20", 27 Sur, longitud 62 03' 21", 20 Oeste, Punta PehuenCó S. 1. H. N., instalaciones Universidad Nacional del Sur latitud 39 00' 12" 66 Sur, longitud 61 33' 47", 14 Oeste. A los efectos náuticos, para el sistema de acceso a la Ría de Bahía Blanca, debe considerarse todo el balizamiento desde el Faro Recalada a Faro Rincón. [<http://puertobahia blanca.com/anexo1.html>]

⁵ El Estuario de Bahía Blanca es el espacio comprendido entre las coordenadas 38° 45' y los 35° 10' de Latitud Sur y 61° 45' y 62° 30' Longitud Oeste. Se encuentra a 700 km de la ciudad Autónoma de Buenos Aires, en dirección sudoeste. Comprende localidades costeras ubicadas en los partidos de Bahía Blanca (Ingeniero White y General Daniel Cerri), Coronel Rosales (Villa del Mar y Punta Alta) y tierras pertenecientes al partido de Villarino. Su longitud es de 80km y constituye un ecosistema de humedal. Dentro del estuario se ubican cuatro puertos: el de Coronel Rosales, la base naval General Manuel Belgrano y los de Ingeniero White y Manuel Galván.

⁶ El artículo 7 del Anexo 1 de la Ley 24.093 estipula el objeto y las funciones del CGPBB.

⁷ El artículo 16 del Anexo de la Ley 24.093 estipula que el directorio del CGPBB se integrará de la siguiente forma: “Un miembro en representación del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, designado por el Poder Ejecutivo Provincial; Un miembro en representación de la Municipalidad del Partido de Bahía Blanca, designado por su Departamento Ejecutivo; Dos miembros en representación de las asociaciones sindicales con personería gremial de los trabajadores del quehacer portuario y/o vinculados a

Ahora bien, dada la importancia de este cuerpo, ¿están representados todos los interesados que realizan sus actividades (industriales, portuarias, extractivas, de servicios, comerciales, recreativas) en esa zona? En el presente trabajo nos proponemos responder este interrogante, tomando la presencia o no de un sector en un ámbito de decisión de un espacio hasta entonces administrado por el Estado como es el estuario, como una nueva dimensión de la desigualdad. Nos interesa resaltar como en última instancia, la inclusión o exclusión en esta instancia de poder, supone la capacidad o no de un actor social de poder tomar determinaciones acerca de sus actividades, de imponer sus puntos de vista o intereses sobre un espacio.

Desigualdades espaciales

La desigualdad es un tema que aunque no es novedoso, despierta interés tanto en la población como en los círculos académicos, dando origen a numerosas investigaciones en el ámbito intelectual, pero también a reflexiones en la vida cotidiana, llegando a elaborarse diferentes significaciones del término. Como privación de uno o varios elementos (ingreso, consumo, bienes materiales, etc.) o condiciones (bienestar, capacidades, desarrollo, etc.), depende en definitiva, de la idea que cada sociedad tenga acerca de esa situación en un momento determinado, de los criterios que se asignen para medir sus grados y de la tolerancia que muestre cada grupo ante determinadas carencias existentes.

En la actualidad, se amplía la percepción de las desigualdades a las que se podría calificar de tradicionales, pero también se extiende el campo de análisis, lo que modifica en profundidad la percepción de las diferencias en la sociedad. Hacen su aparición nuevas desigualdades, que proceden de la recalificación de diferencias dentro de categorías a las que antes se juzgaban homogéneas. Si bien por la esencia capitalista de nuestra sociedad, el ingreso ha sido uno de los

la actividad que se realiza en el ámbito de actuación del CONSORCIO; Un miembro en representación de las asociaciones u organismos privados que nuclea a los productores primarios de las mercaderías que se operan en las instalaciones portuarias en el ámbito de actuación del CONSORCIO; Un miembro en representación de las asociaciones u organismos privados que nuclea a quienes comercializan las mercaderías que se operan en las instalaciones portuarias del ámbito de actuación del CONSORCIO; Un miembro en representación de las asociaciones u organismos privados que nuclea a las empresas armadoras que operan regularmente en las instalaciones portuarias del ámbito de actuación del CONSORCIO, o de las asociaciones u organismos que nuclea a los representantes de las mismas en el orden local; Un miembro en representación de las asociaciones u organismos privados que nuclea a los concesionarios y/o permisionarios de las terminales e instalaciones portuarias comerciales e industriales comprendidas en el ámbito de actuación del CONSORCIO; Un miembro en representación de las asociaciones u organismos privados que nuclea a las empresas prestatarias de servicios portuarios y/o marítimos y/o de apoyo a la navegación que operen en el ámbito de actuación del CONSORCIO”.

rectores de la desigualdad, ahora aparecen nuevos temas como la igualdad de género, la violencia doméstica, el aumento de la inclusión educativa o el reconocimiento de nuevos derechos incluidos en la Constitución de 1994.

Recientemente, en los ámbitos académicos, ha cobrado importancia el tratamiento de las desigualdades espaciales. En líneas generales, se busca dar cuenta por un lado, como las variaciones en las nuevas estrategias (privadas y/o estatales) en el orden de lo económico, político y social pueden generar simultáneamente crecimiento y diferenciación en los distintos espacios, tanto en la relación de la ciudad con su región, como también dentro del mismo ámbito urbano. Pero también, permite localizar las poblaciones que acumulan distintas desventajas y por ende, sufren alguna desigualdad. (Kessler, 2014: 201)

La alta inflación, la crisis fiscal, la pugna distributiva, la apertura de las fronteras y la crisis del petróleo de mediados de los 70, ponen en crisis el modelo de Bienestar y consolidan la idea neoliberal de un Estado “mínimo”, descentralizado, privatizado, “desmantelado”, subordinado al mercado. Los cambios más significativos provocados por esta nueva ideología pueden verse claramente al inicio de la década del noventa. Particularmente en la Argentina, la Ley Nacional 23.698 de Reforma del Estado, permite llevar a cabo un proceso sin precedente que retira al Estado de sus funciones tradicionales y deja muy disminuido su papel planificador. El Estado pierde poder como organizador exclusivo del territorio nacional dejando su lugar en manos privadas con un interés de maximización de ganancias y acumulación de capital. A esto se suma un contexto de internalización de las relaciones económicas, financieras, culturales y políticas entre las naciones conocido como la globalización.

El desmantelamiento de los marcos de regulación colectiva desarrollados en la época del Estado Benefactor y la afirmación de la primacía del mercado, en función de nuevas exigencias del capitalismo (Svampa, 2005: 51) lleva a que los países compitan por captar capitales para equilibrar sus cuentas. Como afirman Josefina Vaca y Horacio Cao, esta política se traduce en una manera diferente de concebir el espacio nacional, que desplaza la idea de un modelo global de territorio subsidiado desde el Estado nacional a la de “territorio eficiente”. En consecuencia, la viabilidad o inviabilidad de las economías regionales pasa a medirse en función de la tasa de rentabilidad. Dicha política mantiene las asimetrías regionales preexistentes, al tiempo que conlleva la crisis y desaparición de actores sociales vinculados al anterior modelo (Vaca y Cao, 2006: 106).

Se pone en práctica un “mercado de los lugares” (Tomadoni, 2016) donde no todos tienen el mismo éxito de inserción en esta nueva economía internacionalizada.

Según Saskia Sassen, la globalización puede ubicarse en términos de lugares estratégicos donde se materializan esos procesos. Esto produce una serie de topografías específicas de la globalización (Sassen: 2012: 137), que generan una nueva geografía de la centralidad y la marginalidad que atraviesa la vieja división entre países pobres y ricos. (Sassen: 2012: 143).

Las formas actuales del capitalismo y la globalización – cada uno de ellos con temporalidades propias y variaciones significativas en cada país – transforman las grandes ciudades en un espacio privilegiado para la valorización del capital, modificando tanto su lugar en el entramado de los Estados-nación y la región, como las configuraciones socio-espaciales de cada una de ellas (Segura, 2014: 2).

Bahía Blanca es una ciudad donde tienen lugar dinámicas locales y globales de notoria fluidez. Según la página oficial de su Municipalidad, esta urbe ubicada a 700 kilómetros al sur de la Capital Federal, cuenta con las condiciones y capacidades necesarias para cumplir un rol trascendente en el escenario nacional e internacional. El Puerto de Bahía Blanca, uno de los más importantes de aguas profundas en el país, permite la operación con buques de gran porte y constituye la salida natural de la producción agrícola de la región pampeana, destacada cuenca agroexportadora de la República Argentina. La ciudad se consolida como centro comercial y financiero para una amplia zona de influencia, proveyendo bienes y servicios. Constituye un destacado nodo de transportes y comunicaciones entre el Norte de la Patagonia y la Pampa sustentado en su infraestructura terrestre, marítima y aeroportuaria que lo vinculan con otras economías regionales y los mercados internacionales. La presencia de centros académicos de sólido prestigio en los niveles universitario y terciario⁸, garantiza la formación profesional de recursos humanos altamente calificados⁹.

En el caso del puerto, desde la instalación del primer equipo del Consorcio se buscó alcanzar estándares internacionales que le permitiera incrementar su funcionamiento acorde al competitivo mundo global. La primera estrategia apuntó a consolidar el sistema de cargas a granel, cuyo destino primordial era Brasil. Otra línea de acción fue conseguir una relación adecuada entre oferta y demanda de infraestructura y servicios portuarios de todo tipo;

⁸ Se destacan tres universidades nacionales: Universidad Nacional del Sur, Universidad Tecnológica Nacional y la Universidad Salesiana Argentina

⁹ Municipio de Bahía Blanca, www.bahiablanca.gob.ar/la-ciudad/

así como lograr la tercerización de operaciones a través de concesiones y privatizaciones que asegurasen la colocación de personal¹⁰. La transformación económica de ese entonces significó también un momento de fuerte vinculación al capital internacional, a partir de la radicación en el país de compañías multinacionales que operaban básicamente en el rubro industrial y en los servicios. En esa década, se pensó a Bahía Blanca como una ciudad que, acorde con los principios transnacionales y competitivos del neoliberalismo, despegaba económicamente y se abría al mundo globalizado. Se creía que el crecimiento del puerto traería de la mano el crecimiento de la ciudad. Así lo señaló el entonces presidente del CGPBB: “Una localidad como Bahía Blanca no tendría identidad sin su puerto, aquel que supo llevarla a sus días de esplendor, y que protagoniza en la actualidad su crecimiento más significativo, aquel que hoy festeja una década de impecable trayectoria autónoma ante un horizonte tan ancho como el mar”. Este crecimiento fue catalogado tan explosivo que motivó a sectores locales a denominarlo como una “Tercera Fundación”, haciendo referencia directa a la conocida como “Segunda Fundación”: el mayor proceso de crecimiento experimentado por la ciudad, en las dos últimas décadas del siglo XIX¹¹.

Sin embargo, este proceso de vinculación comercial con el extranjero no trajo aparejada una apertura en el estuario, sino que por el contrario, mediante una serie de reglamentaciones, como la de la creación del Consorcio de Gestión del Puerto, la conformación de la “Reserva de Usos Múltiples Bahía Blanca, Bahía Falsa y Bahía Verde”¹² y la disposición de la XXII Asamblea de la Organización Marítima Internacional dictada luego de los ataques terroristas en Estados Unidos en el 2001¹³, entre otras, se restringió el acceso de la población a determinadas zonas del puerto. Mediante esta batería de leyes, se privilegió el comercio internacional, la seguridad de la zona portuaria y la conservación del medio ambiente, más que el acceso de los

¹⁰ Claudio Conte; “Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca: La primera década, 10 años de logros”; *Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca*, Edición digital, Bahía Blanca, agosto de 2003.

¹¹ *Ibidem*.

¹² Ley Provincial N° 12.101 es de 1998. Mediante esta normativa se establece la prioridad en la protección del ambiente del estuario, dado que se considera como un ecosistema ambientalmente frágil. En este punto, las actividades preexistentes (portuarias, industriales, pesca artesanal, deportivas, agrícolas, y ganaderas) deben encausarse en planes de manejo integral y desarrollo sustentable ecológicamente hablando. El plan de manejo específico de la misma se presentó en el año 1999, y por motivos aún no esclarecidos no se ha puesto en vigencia.

¹³ Luego de los atentados, se vio la necesidad de revisar la zonificación de los puertos efectuada hasta el momento y se tomaron mayores restricciones cualitativas y cuantitativas al acceso por parte de la ciudadanía y al desarrollo de actividades no relacionadas con el transporte marítimo en los recintos portuarios.

ciudadanos al mar y se les negó a los pescadores artesanales la posibilidad de desempeñar su actividad económica en el estuario¹⁴, se los alejó de su actividad económica y por consiguiente de su subjetividad.

El directorio del Consorcio del puerto de Bahía Blanca

Además de la planta permanente del Consorcio, que se dedica a las cuestiones operativas del funcionamiento del puerto (gerente, jefes de áreas, supervisores y personal), el órgano directivo del complejo portuario bahiense está integrado por nueve miembros.

Su presidencia es ejercida por un representante del gobierno de la provincia de Buenos Aires. En calidad de directores lo acompañan, con una extensión de tres años en su mandato¹⁵, un delegado por la Municipalidad de Bahía Blanca, dos por las asociaciones sindicales, uno por las empresas prestatarias de servicios y uno por los concesionarios y permisionarios. Los armadores y agencias marítimas; los productores primarios de mercaderías; y los sectores comerciantes también suman un miembro cada uno¹⁶.

El presidente¹⁷, designado por el Poder Ejecutivo Provincial, se ocupa de ejercer la representación del Consorcio, convocar y presidir las reuniones ordinarias del Directorio, hacer cumplir las disposiciones legales y ejecutar las decisiones que se adopte en esta instancia, atender la disciplina del personal, ordenar las investigaciones y procedimientos que estime convenientes y finalmente, adoptar las medidas que siendo competencia del Directorio no admitan demora, sometiéndolas a consideración del mismo en la sesión inmediata que deberá convocar¹⁸. También, tiene poder de veto en algunas decisiones del Directorio¹⁹.

Esta última facultad le otorga un poder estratégico al presidente en la actual coyuntura política provincial. Tres días antes del acto eleccionario de noviembre de 2015, que modificó la

¹⁴ Para una análisis de esta problemática ver Noceti, 2014.

¹⁵ La ley permite que puedan ser nuevamente designados al vencimiento de sus mandatos, sin límite de períodos. (art. 15 anexo de Ley 24.093)

¹⁶ Claudio Conte, Secretario General CGPBB, “Consortio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca: La primera década, 10 años de logros”, *Consortio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca*, Edición digital, Bahía Blanca, agosto de 2003.

¹⁷ El actual presidente del consorcio es el Ingeniero Pablo Pussetto, otrora gerente comercial de la firma Profertil S.A. Los anteriores presidentes fueron José Conte (1993-1998), Hernán Neyra (1998-2000), Jorge Scoccia (2000-2007), Jorge Otharán (2008-2011) y Hugo Borelli (2012-2016).

¹⁸ Artículo 26, Anexo 1 Ley nº 24.093.

¹⁹ Artículo 27, Anexo 1 Ley nº 24.093.

ideología del partido que gobernaba este territorio, en el CGPBB, se designó por tres años a siete de los nuevos miembros de su directorio²⁰. Con este nuevo mapa institucional, la nueva gestión provincial solo podrá nombrar al presidente y al representante por la Municipalidad y quedará en evidente minoría para implementar sus intereses. Por ello, la facultad del veto, podrá ser utilizada como herramienta política cuando los intereses de la provincia se vean perjudicados.

El otro miembro mencionado en el párrafo anterior es el que representa a la Municipalidad del Partido de Bahía Blanca, designado por su intendente, para velar por los intereses de la ciudad. En algunas ocasiones ha sido elegida una persona ad hoc, que no ocupa otros cargos políticos y otras veces, se ha nombrado a individuos que a su vez, cumplen también funciones en el Ejecutivo Municipal.

El partido de Coronel Rosales no está representado en el Directorio. Su puerto es provincial, pero los buques que operan en el de Punta Alta, pagan tributo al de Bahía Blanca por la utilización de las vías navegables y no tienen poder de decisión en el CGPBB. Desde hace más de treinta años, esta localidad está intentando que la provincia autorice la creación de un consorcio propio para su puerto. En declaraciones públicas, el ex gobernador Daniel Scioli, manifestó que intentaba lograr que la zona sea autónoma antes de que cesara su mandato, deseo que no se cumplió por la finalización de su cargo²¹. De lograrse este anhelo, se generarían nuevos conflictos en el territorio (acceso a los canales, coparticipación de gastos, etc.) y se complicaría la libertad de decisión del puerto de Bahía Blanca.

En la actualidad, los Directores representantes de los trabajadores del ámbito portuario son dos: uno por los marítimos, ocupado por el SOMU (Sindicato de Obreros Marítimos Unidos)²² y el otro por los estibadores, nucleados en el SUPA (Sindicatos Unidos Portuarios Argentinos). En los inicios del Consorcio, estaban los de la Unión Ferroviaria (UF) y de Apuntadores de Granos (URGARA), que fueron perdiendo su lugar por relaciones de poder,

²⁰ Diario el Cronista, “La política tiñe los directorios de dos consorcios portuarios bonaerenses”, 18 de noviembre de 2015.

²¹ *La Noticia 1*, 16 de julio de 2010, “Scioli busca autonomía de Puerto Rosales, <http://www.lanoticia1.com/noticia/coronel-rosales-scioli-busca-convertir-puerto-rosales-en-autonomo-207106705.html>

²² El SOMU nuclea a los trabajadores marítimos de marinería y maestranza (marineros, auxiliares de máquinas, mozos, camareros y cocineros), embarcados en todo tipo de buques y artefactos de navegación de ultramar, fluvial, lacustre y de pesca, sean éstas propiedad de empresas armadoras privadas, del Estado o sociedades mixtas. Su ámbito de representación abarca todo el territorio de la Argentina.

quedando en el presente representados los que brindan servicio directo al buque más que los trabajadores del muelle. De esta manera, se privilegia al que opera en relación al barco en desmedro al que maniobra la carga, respondiendo a una vieja incógnita en relación al puerto acerca de si es más importante el buque o la carga. Resulta más barato que la mercadería quede almacenada en el camión o sitios de espera en tierra, a que espere de los buques, servicio que se cotiza en dólares. Por tanto, el congestionamiento de camiones en el acceso al puerto en épocas de mucha actividad, generan trastornos extra portuarios.

En estos dos espacios reservados a los trabajadores, los empleados profesionales del consorcio, el personal administrativo, no tienen representación en el mismo.

Con respecto a las empresas prestatarias de servicios, el artículo 16 del anexo 1 de la Ley 24.0931, determina que habrá en el CGPBB “un miembro en representación de las asociaciones u organismos privados que nuclean a las empresas prestatarias de servicios portuarios y/o marítimos y/o de apoyo a la navegación que operen en el ámbito de actuación del consorcio”, refiriéndose a las actividades de Practicaje, Remolque, Amarre, Estibajes, Agencias Marítimas, Terminales Portuarias, de graneles, de sólidos, de productos Químicos y Petroquímicos, y de contenedores, Exportadores de Cereales, Empresa Transportadora de Gas, Empresas de logística de transportes, viales, ferroviarias y playa de transferencia, empresa de control de derrames, frigoríficos portuarios. Nucleados en torno a la Cámara Portuaria y Marítima (creada en 1954) tuvieron representación en el CGPBB²³. En 2008, fueron desalojados por una resolución del entonces subsecretario de Actividades Portuarias bonaerense Ricardo del Valle y reemplazados por el de la Unión Industrial de Bahía Blanca (UIBB). Así, esta entidad no forma más parte del CGPBB.

Hoy en día, la institución desplazada está llevando a cabo reclamos judiciales para lograr ingresar nuevamente al Directorio, lo que seguramente ocasionará un conflicto importante entre las organizaciones representadas, ya que si uno ingresa, otro debe resignar su silla, salvo que se modifique la normativa que estipula una cantidad de nueve miembros en el Directorio del consorcio.

El representante de la UIBB, Gustavo Damiani aclaró que desde hace ya muchos años viene ocupando el cargo según lo dispuesto por las autoridades de la Provincia de Buenos Aires, manifestó que “Estamos cansados de aclarar siempre lo mismo. La UIBB jamás pidió ocupar el

²³ Estuvieron presentes durante 14 años en la figura de Valentín Moran.

espacio de Cámara Portuaria, nosotros reclamamos desde hace muchísimos años el espacio correspondiente al sector de la comercialización”²⁴.

El miembro en representación de las asociaciones u organismos privados que nuclean a los productores primarios de las mercaderías en el CGPBB es Abel di Meglio, perteneciente a la Bolsa de Cereales de Bahía Blanca, entidad fundada en 1981 que vincula a entidades que se dedican a la prestación de servicios vinculados a la comercialización de granos. Algunos de sus socios, forman parte de la Cámara Portuaria y Marítima, que había perdido su representación en el Consorcio²⁵. También hay algunos integrantes de la Bolsa de Cereales que a su vez son parte de la UIBB.

Para solucionar el reclamo de la Cámara Marítima, se está estudiando que el sector de servicios recupere su representación y que la UIBB alterne un lugar con el representante de la comercialización, medida que por supuesto, repudia la Bolsa de Cereales.

El integrante del CGPBB en representación de los las asociaciones u organismos privados que nuclean a las empresas armadoras que operan regularmente en las instalaciones portuarias es Agustín Moreno, de la Oleaginosa Moreno Hermanos S.A. quién asumió en lugar de Jorge Frapolli.

El representante de las asociaciones privadas que nuclean a los concesionarios y/o permisionarios de las terminales e instalaciones portuarias comerciales e industriales comprendidas en el ámbito de actuación del Consorcio es Roberto Elissamburu, gerente de Relaciones Institucionales de SolvayIndupa. Bahía Blanca posee un Polo petroquímico ubicado también en esta zona, entre los puertos de Ingeniero White y Cuatrerros, linderos a las localidades de Ingeniero White y de General Daniel Cerri. Originalmente, estuvo integrado por Petroquímica Bahía Blanca y las plantas satélites Polisor SM, Induclor SM, Petropol SM, Monómeros Vinílicos SA e Indupa SA. El proyecto incluía una séptima planta, Electroclor, cuya construcción quedó interrumpida. En la actualidad, el ámbito se completa con Polisor, Profertil, Solvay-Indupa y Mega (fusión entre Dow Chemical, Repsol-YPF y

²⁴ Diario *La Nueva Provincia*, 25 de agosto de 2016, “La UIBB salió al cruce de las acusaciones del presidente de la Bolsa de Cereales”.

²⁵Las empresas agroexportadoras (Por ejemplo: Asociación de Cooperativas Argentinas, Nidera S.A), algunas terminales portuarias (Alfred C. ToepferIntl, Cargill S.A, Oleaginosa Moreno Hnos. S.A.) pertenecen a su vez a la Bolsa de Cereales de Bahía Blanca. Pero otras terminales portuarias (Dreyfus; Patagonia Norte, Puerto Frío S.A; Terminal Bahía Blanca), agencias marítimas, de estibajes y de cargas no forman parte de esa entidad comercializadora de granos, por lo tanto, no están presentes en el Consorcio.

Petrobras). Petroquímica Bahía Blanca y Polisor comenzaron sus operaciones en 1981 y el resto del complejo entró en funcionamiento en 1986.

Finalmente, en delegación de los productores primarios de mercaderías está Enrique Fortunato, de la Asociación de Ganaderos y Agricultores.

Los pescadores artesanales no están representados en el CGPBB a pesar que desarrollan sus actividades en la zona y se ven perjudicados por algunas de las actividades del puerto. Las tareas de dragado que permiten el mantenimiento del tránsito portuario y la entrada de buques de mayor calado, ha generado conflictos con miembros de la Asociación de Pescadores Artesanales de la Ría de Bahía Blanca porque se reducen sus presas. En diciembre de 2012 el Consorcio suscribió un acta-acuerdo con tres instituciones que representan a los Pescadores Artesanales de Ingeniero White, en la cual se comprometía a realizar gestiones para optimizar la actividad pesquera y asimismo garantizaba el pago de un monto indeterminado de dinero para compensar a los pescadores que desearan retirarse de la pesca. Algunos denunciaron que el CGPBB permitió que la Cámara Unión Pesquera agregara a la lista de pescadores que se retiraban voluntariamente a personas ajenas a la actividad, que hace varios años que no pescaban o al menos que no ejercían la pesca en estas aguas. En este sentido, Pablo Bustos manifestó que en febrero de 2012 se notificó al Consorcio que los pescadores en actividad del puerto whitense no eran más de 140 entre marineros, patronos y propietarios, más unos 25 pescadores de Puerto Rosales pero "a pesar de esto al día de hoy ya recibieron una ayuda de carácter social, como la llama el CGPBB, más de 270 personas que decidieron abandonar la pesca y una compensación por la restricción de uso del espejo portuario, antepuerto y zonas de maniobras unos 100 pescadores que decidieron seguir en actividad". Sostiene que ni la Cámara de Propietarios, ni la Asociación de Pescadores tienen intervención en la determinación del listado y monto a percibir²⁶. Por tanto, han venido realizando distintas protestas en el Puerto y luchan por tener presencia en este ámbito de decisión del puerto.

De lo expuesto se desprende que:

²⁶ [<http://www.nuestromar.org/noticias/05-06-13/puerto-pescadores-vuelven-al-conflicto-bah%C3%ADa-blanca>]

- El espacio del estuario está sujeto a decisiones que toma el CGPBB, ente conformado por privados y estatales.
- Hay desproporción de representación de lo público y lo privado. El Directorio está constituido por dos miembros que velan por intereses del Estado y siete por los particulares.
- No todos los sectores están representados en su directorio. Por ejemplo, no hay presencia de los pescadores artesanales ni de los cargadores, entre otros. Estos sectores están en desigualdad de condiciones y no pueden tener acceso a la toma de decisiones de ese espacio.
- Se observan relaciones de poder entre algunos de los representantes, que muchas veces desencadenan conflictos.
- Más que sectores, en el CGPBB está representadas entidades.

El análisis tradicional de los puertos se ha centrado en mayor medida en los aspectos vinculados a su historia, la legislación, la eficiencia y el dominio. Nosotros deseamos ir más allá de estos aspectos y proponemos una investigación que abarque el análisis de las desigualdades que tienen los distintos sectores en ese organismo de decisión que afecta sus actividades cotidianas.

Consideraciones finales

En la actualidad se han ampliado las esferas para concebir las desigualdades. El lenguaje de las desigualdades consideradas tradicionales, registra una condición importante pero no suficiente para captar las especificidades de esta época signada por el neoliberalismo y la globalización. Aparecen nuevas problemáticas ante el retiro del Estado de la provisión de servicios básicos, la desregulación, la privatización y la apertura al mercado mundial. Estos procesos se ven reflejados en el espacio y generan nuevas diversidades entre los actores sociales involucrados en el sector.

En el caso del estuario, mediante una serie de medidas en la década de 1990 y 2000, se produce una fragmentación del espacio, en donde algunos tienen acceso y otros no.

Gran parte del movimiento en la zona del estuario de Bahía Blanca queda sujeto a las disposiciones que toma el CGPBB. La desigualdad es un eje transversal que recorre todo el proceso de creación y desarrollo del Consorcio porque supone que unos sectores están incluidos y otros no, en base a criterios de acceso y permanencia que no están estipulados por ley pero que se resuelven en la práctica, generando conflictos entre los distintos actores sociales.

A más de veinte años de la Ley de creación del Consorcio del Puerto de Bahía Blanca, que inauguró una serie de normativas restrictivas con respecto al acceso y disposición del estuario, se hace necesaria la reflexión de su puesta en marcha y las consecuencias que han provocado.

Bibliografía

Amil López, Cristina (2004), “Integración urbana de los espacios portuarios”, en: Instituto Universitarios de Estudios marítimos, Universidad de La Coruña. Documento 9/2004, www.Udc.es/iuem

Borón, Atilio (2000), “El lugar de la desigualdad en el paradigma neoliberal, en: Claudio Lozano, *Democracia, Estado y Desigualdad*, Buenos Aires, Eudeba, 2000.

Carbone, Daniel e Irisarri, María Jimena, “Vinculación ciudad-puerto: el caso de Bahía Blanca”, en Actas de las 2das. Jornadas de Sociología, Pre- ALAS, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional de Cuyo, 2015. http://bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/7017/carboneponenciamesa11.pdf.

Chávez, Lara y Virgen, Diana Estefanía (28 de julio de 2014), “Conceptos y criterios para lograr una relación ciudad-puerto integral en Manzanillo”, *La Jornada Ecológica*, <http://www.jornada.unam.mx/2014/07/28/eco-f.html>

Ferrada, Jorge (2008), “La ciudad portuaria y su complementariedad territorial”, en: *Arquitectura, Estudios avanzados*.

Fitoussi, Jean-Paul y Rosanvallon (1997), Pierre, La nueva era de las desigualdades, Buenos Aires, Manantial.

García Delgado, Daniel (1998), *Estado-nación y globalización. Fortalezas y debilidades en el umbral del tercer milenio*, Buenos Aires, Ariel.

Germani, Gino (1995) *Estructura social de la Argentina*, Buenos aires, Raigal, 1955.

Kessler, Gabriel (2014) *Controversias sobre la desigualdad. Argentina, 2003-2013*, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires.

Kessler, Gabriel (2016) Comp., *La sociedad argentina hoy. Radiografía de una nueva estructura*, Buenos Aires, Siglo XXI.

Mallimacci, Fortunato (2000), “Desigualdades y desregulaciones en la sociedad argentina”, en: Claudio Lozano, *Democracia, Estado y Desigualdad*, Buenos Aires, Eudeba, 2000, p. 389.

Martínez, Rosalía (1999) *Estructura social y estratificación. Reflexiones sobre las desigualdades sociales*, Buenos Aires, Miño y Dávila.

Noceti, María Belén, (2014), “Ecoturismo en el Humedal, saberes y prácticas de la pesca artesanal como insumo para el resguardo del patrimonio ambiental y cultural”, *Congreso Internacional de investigación en turismo: una aproximación desde el desarrollo, planificación y gestión de los territorios con vocación turística*, Bogotá.

Rivas, Ricardo (2008), “Dos enfoques clásicos para el estudio de la estratificación social y de las clases sociales”, en: *Espacio Abierto*, julio-septiembre, año/vol 17, número 3, Asociación Venezolana de Sociología, Maracaibo, Venezuela.

Sassen, Saskia (2012), *Una sociología de la globalización*, Madrid, Katz.

Sassen, Saskia (2013), *Los espectros de la globalización*, Buenos Aires, Fondo de Cultura económica.

Salvia, Agustín (2007), “Consideraciones sobre la transición a la modernidad, la exclusión social y la marginalidad económica. Un campo abierto a la investigación social y al debate político”, en: Salvia, Agustín y Chavez, Eduardo, *Sombras de una marginalidad fragmentada. Aproximaciones a la metamorfosis de los sectores populares de la Argentina*, Buenos Aires, Miño y Dávila.

Santos, Milton (2000), *La naturaleza del espacio*, Barcelona, Ariel.

Segura, Ramiro (2014), “El espacio urbano y la (re)producción de desigualdades sociales. Desacoples entre distribución del ingreso y patrones de urbanización en ciudades latinoamericanas”, *desiguALdades.net WorkingPaper Series 65*, Berlin.

Sen, Amartya (1992), *Inequality Reexamined*, Oxford, Clarendon Press.

Svampa, Maristella (2004), “Movimientos sociales y nuevas prácticas políticas en Argentina. Las organizaciones piqueteras”, en: *Nómadas*, Universidad Central de Colombia, núm. 20.

Svampa, Maristella (2005), *La sociedad excluyente. La Argentina bajo el signo del neoliberalismo*, Buenos Aires, Taurus.

Tomadoni, Claudia (2016), “Regionalismo estratégico: una respuesta frente a la glocalización. El desarrollo urbano posfordista en el este de Alemania”, en: *Geograficando*, 12.

Vaca, Josefina y Cao, Horacio (mayo 2006), “Desarrollo regional en la Argentina: la centenaria vigencia de un patrón de asimetría territorial”, en: *Revista Eure* (Vol. XXXII, N° 95), Santiago de Chile, pp. 95-111.

Vilas, Carlos (Mayo-agosto 1996), “Actores, sujetos, movimientos: ¿Dónde quedaron las clases”, en: *Cuadernos del CENDES*, año 13, n° 32, Segunda época.

Wacquant, Loic (2007), *Los condenados de la ciudad. Gueto, periferias y Estado*, Siglo XXI Editores, Buenos Aires.